

Dagsorden til bestyrelsesmøde 4. april 2018 klokken 9.30-12.30

Mødet afholdes i Movias midlertidige lokaler på Høje Taastrup Boulevard 19, 2630 Taastrup
– mødeværelse 1 i stuen.

Dagsorden og meddelelser:

1. Godkendelse af dagsorden
2. Meddelelser fra formandskabet
3. Meddelelser fra direktionen

Sager til beslutning:

4. Konstituering af bestyrelsen
5. Godkendelse af økonomisk politik for Movia 2019 - 2025
6. LUKKET PUNKT
7. Godkendelse af forretningsorden for Movias bestyrelse
8. LUKKET PUNKT
9. LUKKET PUNKT
10. LUKKET PUNKT
11. Godkendelse af afslutning af flexurforsøg
12. Godkendelse af ny ansøgningsrunde til Movias Anlægspulje 2018

Sager til orientering/drøftelse:

13. LUKKET PUNKT
14. Orientering om status på Movias IT-projektportefølje
15. Orientering om status for miljøarbejde og miljøsyn
16. Opfølgning på mål i Trafikplan 2016

17. Eventuelt

Temadrøftelse:

Hvilke billetter skal der være i den kollektive trafik i DOT?

04 Konstituering af bestyrelsen

Indstilling:

Næstformand Per Hovmand indstiller, at bestyrelsen konstituerer sig med Kirsten Jensen som formand.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Thomas Gyldal Petersen har besluttet at udtræde af Movias bestyrelse med virkning fra bestyrelsesmødet 4. april 2018.

Borgmester i Hillerød Kirsten Jensen er Thomas Gyldal Petersens suppleant til bestyrelsen og indtræder derfor i bestyrelsen med virkning fra samme møde. Det følger af konstitueringsaftalen mellem S, V og K, at Socialdemokraterne i Hovedstadsregionen udpeger formanden i Movia.

Næstformand Per Hovmand indstiller på den baggrund, at bestyrelsen konstituerer sig i henhold til konstitueringsaftalen.

Økonomi:

Ingen.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

Bilag:

05 Godkendelse af ny økonomisk politik for Movia 2021 - 2025

Indstilling:

Administrationen indstiller, at:

1. målsætningen om 2 pct. årlig effektivisering i faste priser i den gældende økonomiske politik for andre driftsudgifter for bus og bane i perioden 2017-2020 og en omstillingspulje på 1,5 pct. årligt i 2017-2019 fastholdes, så der gradvist tilpasses de strukturelle ændringer som følge af Metrocityringen. Omstillingspuljen realiseres i 2020.
2. der besluttes en økonomisk politik for andre driftsudgifter for bus og bane for 2021-2025, der indebærer en årlig effektivisering på 2 pct. i faste priser excl. udgifter til rejsekort.
3. der i perioden 2021-2024 afsættes en omstillingspulje på årligt 0,9 pct. af andre driftsudgifter for bus og bane, excl. rejsekort, så andre driftsudgifter gradvist tilpasses de kommende strukturelle ændringer i letbane i Ring 3 og metro til Sydhavnen. Omstillingspuljen realiseres i 2025.
4. i det omfang, der opnås effektiviseringer på rejsekortsystemet, kan disse investeres i udvikling af rejsekortet.
5. formandskabet bemyndiges til at godkende, at disponerede uforbrugte midler til projekter finansieret af omstillingspuljen og forelagt bestyrelsen kan overføres til det kommende budgetår.
6. der gennemføres en økonomisk politik for andre driftsudgifter for flextrafik med en årlig effektivisering på 2 pct. pr. passager målt i faste priser og med udgangspunkt i budget 2018. Forventede udgifter til fornyelse af flextrafiksystemet er ikke omfattet af den økonomiske politik

Sagsfremstilling:

Baggrund

Movia har tradition for at have en langsigtet økonomisk politik, som er fastlagt af bestyrelsen. Formålet hermed er at sikre, at der er styr på udviklingen i omkostningerne i Movia. De største omkostninger i Movias budget er kørselsudgifter, jf. tabel 1. Fokus i den økonomiske politik er på den mindste del af omkostningerne, som handler om andre driftsudgifter i Movias budget:

- Kørselssupport
- Passagerservice
- Administration

I budget 2018 udgør andre driftsudgifter i alt 592 mio. kr. opdelt på bus/bane og flextrafik. Andre driftsudgifterne til bus/bane udgør 521 mio.kr. og andre driftsudgifter til flextrafik udgør 71 mio. kr.

Tabel 1. Budget 2018, mio. kr.

	Bus/bane	Flex	B2018 i alt
Passagerindtægter	-1.912	-47	-1.960
Kørselsudgifter	3.618	577	4.195
<i>Kørselssupport</i>	66	27	93
<i>Passagerservice</i>	257	13	270
<i>Administration</i>	198	31	229
Pensioner	23	0	23
Finansielle poster	44	0	44
Anlæg	0	0	0
Ekstraordinære poster	0	0	0
Tilskudsbehov i alt	2.294	601	2.896

Bus/bane og flextrafik er i Budget 2018 underlagt forskellige økonomiske mål, som er besluttet og udmøntet i en økonomisk politik, der er vedtaget på forskellige tidspunkter.

I forbindelse med udarbejdelse af forslag til budget 2019 fremlægges hermed et oplæg til en samlet fremtidig økonomisk politik for både andre driftsudgifter på bus og bane og andre driftsudgifter for flextrafik. Forslag til budget 2019 forelægges bestyrelsen ved bestyrelsesmødet i juni og omfatter budgetoverslagsårene 2020-2022, og effekten af den økonomiske politik vil således blive afspejlet allerede i budget 2019.

Den foreslåede økonomiske politik tager sigte på at håndtere en gradvis tilpasning til større

kendte strukturelle ændringer i den kollektive transport i forbindelse med fx Metro og letbane. Kommuners og Regioners øvrige individuelle beslutninger om eventuelt at reducere eller øge i omfanget af bus- og/eller banedrift er ikke omfattet af den økonomiske politik.

Der lægges op til en årlig effektivisering på 2 pct. pr. time. Det er et ambitiøst mål, som det på sigt kan vise sig udfordrende at opretholde. Stordriftsfordelene vil blive mindre udtalte i takt med, at der sker reduktioner i antallet af bustimer, og der er berettigede krav og forventninger fra omgivelserne bl.a. i form af øgede forventninger til kundeservice og øget fokus på IT-sikkerhed.

Administrationen vurderer imidlertid, at en årlig 2 pct. reduktion er en realistisk målsætning for perioden frem til 2025. Der er allerede i regnskab 2017 høstet betydelige effektiviseringsgevinster, som er med til at opfylde den økonomiske politik 2017-2020. Den relativt store besparelse tidligt i perioden kan ses som et udtryk for, at de lavsthængende frugter er plukket først. Der er dog fortsat en række besparelspotentialer, som forventes at kunne indfries i de kommende år, jf. den i 2017 gennemførte budgetanalyse, hvor følgende initiativer blandt andet kan nævnes:

- Der arbejdes på en generel reduktion i billetporteføljen, med henblik på at passagererne i stigende bruger rejsekort og app, som har de laveste driftsomkostninger.
- Pap-pendlerkort vil blive erstattet med rejsekort, hvilket vil kunne give markante besparelser i salgsomkostningerne.
- En løsning af problemstillingen med trafikselskabernes manglende momsfradrag kan åbne for mere outsourcing af opgaver med mere effektiv drift til følge på områder som kundecenter og billetkontrol mv.

Nedenfor gennemgås punkt for punkt forslagene til elementer i en ny samlet økonomisk politik for Movia:

1. Økonomisk politik for andre driftsudgifter for bus og bane 2017-2020

Bestyrelsen vedtog på mødet 25. februar 2016 en økonomisk politik for Movia. Af denne fremgår, at budgettet til andre driftsudgifter for bus/bane frem til og med budget 2020 reduceres med 2 pct. årligt, samt at der herudover etableres en intern omstillingspulje svarende til 1,5 pct. årligt i 2017-2019. Omstillingspuljen realiseres i 2020.

Tabel 1. Gældende økonomisk politik for andre driftsudgifter, bus/bane (mio. kr. i 2018 priser)

	B2018	2019	2020	Sparekrav 2019	Sparekrav 2020
Andre driftsudgifter	521	513	490	8	22

Den interne omstillingspulje er etableret for at sikre en glidende overgang til den store besparelse på 4,5 pct., der implementeres i 2020 ifm. Nyt Bynet. Nyt Bynet forventes implementeret medio 2019 med en væsentlig reduktion i antallet af bustimer på forventet godt 200.000 timer årligt. Nyt Bynet er en strukturel tilpasning af busdriften til den nye metrocyring.

Det er administrationens anbefaling, at disse mål og principper fastholdes i den økonomiske politik.

2. Økonomisk politik for andre driftsudgifter for bus og bane for 2021-2025

Det er administrationens anbefaling, at der også efter 2020 skal stiles efter en årlig effektivisering på 2 pct. af udgifterne, og at målsætningen for effektiviseringen fastsættes til 2 pct. årligt i faste priser, eksklusiv udgifter til rejsekortsystemet. Udgangspunktet for den økonomiske politik fra 2021-2025 er den nuværende økonomiske politik til og med 2020, jf. punkt 1.

I udgangspunktåret 2020 er større strukturelle ændringer i antal timer indregnet. Det vil sige, at antal bustimer er reduceret pga. Cityringen, mens antal banetimer er øget pga. Region Sjællands overtagelse af trafikbestilleransvaret for strækningen Lille Syd. Ligeledes er de forventede besparelser fra den økonomiske politik fra 2017-2020 indregnet.

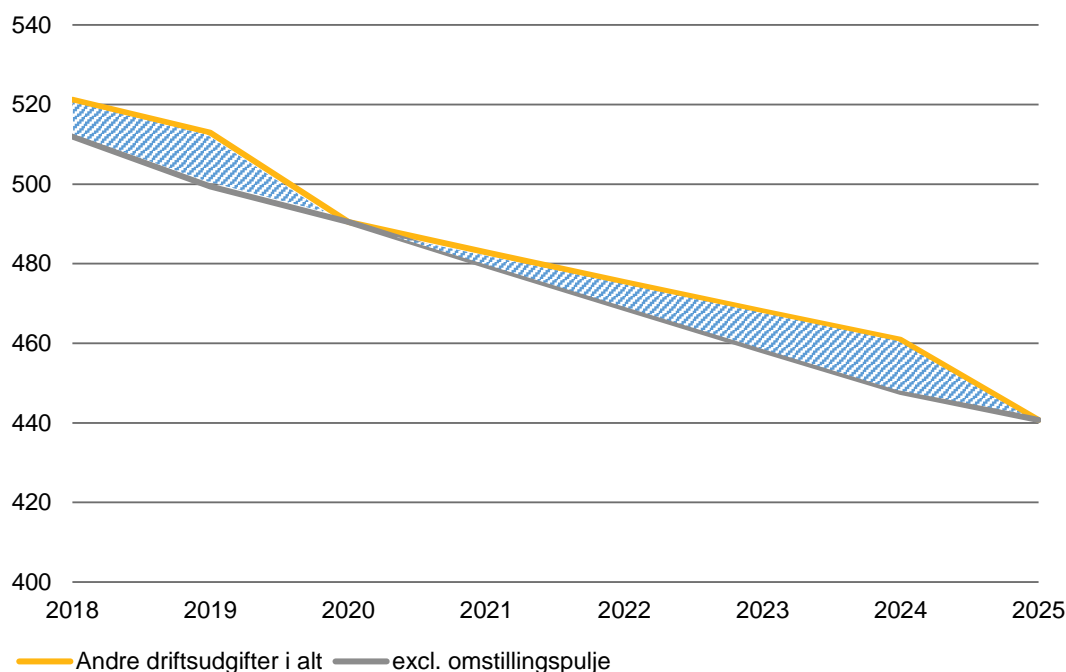
3. Omstillingspulje (2021-2024)

I 2025 forventes den næste større strukturelle tilpasning af busdriften, når Sydhavns metro og letbanen i Ring 3 forventes at åbne. Et foreløbigt skøn er, at der bliver behov for at reducere antallet af bustimer med 3,6 pct. i 2025. Den forventede reduktion i timer skyldes, at busserne mister passagerer til letbanen og Sydhavns metroen. Der foreligger endnu ikke konkrete planer for, hvordan tilpasningen skal udføres.

Efter samme model som med omstillingspuljen i den økonomiske politik 2017-2020 foreslås, at der afsættes en omstillingspulje på 0,9 pct. i en fireårig periode 2021-2024. Det foreslås, at omstillingspuljen fortsat kan anvendes til engangsinvesteringer i mere effektiv administration og til investeringer, der understøtter målene i Movias forretningsplan. Over hele perioden 2021-2025 foretages en besparelse på 49 mio. kr. svarende til 10 pct. af andre driftsudgifter til bus/bane.

I nedenstående figur 1 er illustreret med gult de samlede andre udgifter til bus og bane, som indgår i det kommuner og regioner skal betale til Movia. Den grå linje viser de penge, der er til rådighed i Movias drift. Forskellen mellem de to kurver illustrerer det midlertidige råderum i form af omstillingspulje, der kan anvendes til engangsinvesteringer i mere effektiv administration og investeringer med henblik på at understøtte målene i Movias forretningsplan.

Figur 1. Andre driftsudgifter bus/bane 2018-2025



Note: mio. kr. i prisniveau 2018

Det fremgår af den gule linje i figur 1, at omstillingspuljen fra 2017-2019 på 4,5 pct. realiseres i 2020, ligesom omstillingspuljen fra 2021-24 på 3,6 pct. vil skulle realiseres i 2025.

Besparelserne fra omstillingspuljen svarer i procent til den forventede reduktion i antal timer i 2025, hvilket betyder, at andre driftsudgifter pr. bustime ikke stiger, selvom antallet af timer reduceres. Da der samtidig gennemføres en effektivisering på 2 pct. årligt, vil andre driftsudgifter pr. time løbende blive reduceret.

4. Rejsekort

Det foreslås, at udelade Movias udgifter til rejsekort systemet af Movias økonomiske politik. Baggrunden er, at udgifterne til rejsekort systemet hovedsageligt består af kontraktmæssigt

fastsatte driftsomkostninger frem til 2028. Udgiftsfordelingen mellem Movia og de øvrige ejere af rejsekortsystemet er fastlagt i en aftalt finansieringsmodel. Movias udgifter til rejsekortet vil dog falde som konsekvens af de kommende strukturelle ændringer, som fører til færre rejser og dermed mindre omsætning for Movia i rejsekortsystemet.

I det omfang det lykkes at opnå effektiviseringer på rejsekortsystemet, foreslås at disse kan investeres i udvikling eller effektivisering af rejsekortet. Der er ikke i den nuværende finansieringsmodel for rejsekort afsat midler til investeringer eller forbedringer.

5. Disponering af uforbrugte midler

Med henblik på at kunne tilpasse effektiviserings-/omstillingsprojekter til det begrænsede økonomiske råderum illustreret i figur 1 har bestyrelsen den 7. december 2017 besluttet, at formandskabet gives adgang til at godkende, at disponerede uforbrugte midler til projekter forelagt bestyrelsen og finansieret af omstillingspuljen kan overføres til det kommende budgetår. Administrationen foreslår, at dette fortsat gælder.

6. Økonomisk politik for flextrafik

Administrationen anbefaler at videreføre den økonomiske politik for andre driftsudgifter i flextrafik, der indebærer en årlig reduktion i udgifter til administration og løn på 2 pct. pr. passager målt i faste priser og med udgangspunkt i budget 2018.

Det nuværende forretningskritiske planlægningsystem til Flextrafik er fuldt ud afskrevet og kan ikke uden væsentlig risiko og ulempe levetidsforlænges uendeligt. Arbejdet med at anskaffe et moderniseret flextrafiksystem er under forberedelse, og der vil i de kommende år skulle foretages en nyinvestering i systemet, som alle trafikskaber i Danmark anvender. Gennemførelse af udbud og implementering af et nyt system forventes at blive en tocifret millionudgift i Movia. Udgiften kan ikke holdes indenfor en økonomisk ramme med udgangspunkt i ovenstående økonomiske politik. Udgiftens størrelse og finansieringen heraf, som kan påvirke udgiftens periodisering (fordeling på år) er på nuværende tidspunkt meget usikker. Det indstilles derfor, at udgifter til fornyelse af flextrafiksystemet ikke er omfattet af den økonomiske politik.

Økonomiske konsekvenser:

Jf. sagsfremstillingen.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ikke særskilt kommunikative initiativer, men indgår som budgetforudsætning i Movias budget 2019 og får effekt i budgetoverslagsårene.

Sammenhæng til andre punkter på dagsordenen:

7 Godkendelse af forretningsorden for Movias bestyrelse for perioden 2018 - 2021

Indstilling:

Administrationen indstiller, at den vedlagte forretningsorden godkendes.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen bør drøfte forretningsordenen med henblik på godkendelse mindst én gang i valgperioden. Vedlagte forretningsorden er vedtaget af Movias bestyrelse 2. september 2015 og trådte i kraft umiddelbart herefter.

Bestyrelsen skal beslutte om forretningsordenen er dækkende også for denne valgperiode.

Administrationen har modtaget brev fra Københavns kommune om mere åbenhed i de kommunale selskaber. Dertil kan fremhæves, at bestyrelsens forretningsorden afspejler de almindeligt gældende regler om blandt andet fortrolighed og tavshedspligt. I forretningsordenen omhandler både §7, § 12 og §20 stk. 4 åbenhed. Bestyrelsen har tidligere taget stilling til det grundlæggende princip om åbenhed og offentlighed omkring Movias arbejde, således som det fremgår af Movias vedtægt, jf. § 18, stk. 3.

Økonomi:

-

Kundemæssige konsekvenser:

-

Miljømæssige konsekvenser:

-

Åbent/lukket punkt:

Åbent

Kommunikation:

Forretningsorden ligger på moviatrafik.dk

Bilag:

1. Forretningsorden

Forretningsorden for Movias bestyrelse

A. Bestyrelsens møder

§ 1

Bestyrelsen udøver sin virksomhed i møder. Der fastsættes inden 1. oktober en mødeplan for bestyrelsens ordinære møder det følgende år.

Stk. 2

Formanden eller 3 medlemmer kan begære ekstraordinære møder. Ekstraordinære møder indkaldes af formanden så vidt muligt med en frist på mindst 7 dage. Ekstraordinære møder kan endvidere aftales under et bestyrelsesmøde med en kortere frist. Afholdes et ekstraordinært møde som telefonmøde jf. § 2, stk. 2, kan indkaldelsesfristen ligeledes være kortere end 7 dage.

§ 2

Bestyrelsens møder holdes på selskabets adresse, med mindre andet beslutes i det enkelte tilfælde.

Stk. 2

Ekstraordinære møder kan efter formandens beslutning indkaldes helt eller delvist som telefonmøder. Er et møde indkaldt som telefonmøde, indledes mødet med godkendelse af mødets indkaldelse.

Stk. 3

Bestyrelsen kan ved enighed beslutte, at en enkeltstående sag kan afgøres ved skriftlig votering mellem to bestyrelsesmøder. Materialet til en skriftlig votering sendes til medlemmerne med en frist på 7 dage til at afgive stillingtagen pr. mail. Resultatet af en skriftlig votering konkluderes af formanden og meddeles bestyrelsen straks herefter.

§ 3

Er et medlem forhindret i at deltage i et møde, meddeler han dette til formanden eller bestyrelsens sekretariat snarest muligt forud for mødet. Formanden foranlediger via sekretariatet stedfortræderen indkaldt.

§ 4

Til stede ved bestyrelsesmøder er ud over bestyrelsens medlemmer den administrerende direktør, chefen for

direktionssekretariatet, en sekretariatsmedarbejder samt en observatør udpeget af hovedsamarbejdsudvalget (besluttet særskilt af bestyrelsen). Revisionen er til stede ved det møde, hvor årsregnskabet fremlægges.

Den administrerende direktør kan efter aftale med formanden indkalde chefer eller særlige medarbejdere i forbindelse med bestyrelsens behandling af konkrete sager.

B. Dagsorden

§ 5

Formanden sætter dagsordenen for bestyrelsens møder. Ethvert medlem kan med en frist på 8 dage inden et ordinært møde anmode formanden om, at en sag sættes på dagsordenen.

§ 6

Formanden foranlediger, at dagsorden med bilag udsendes til medlemmerne og disses suppleanter. Udsendelse til bestyrelsen sker som hovedregel elektronisk i systemet eDagsorden 7 dage før mødet. Suppleanter får materialet tilsendt pr. mail og pdf-fil 7 dage inden mødet. Formanden kan tillade, at dagsordensmateriale vedr. enkelte dagsordenspunkter udsendes efter ovennævnte frister. Hvert medlem kan angive en eller flere personer i vedkommendes administrative bagland, som ligeledes modtager den fulde dagsorden. De almindeligt gældende regler om bestyrelsesmaterialets fortrolige karakter, herunder som de fremgår af bestyrelsens forretningsorden, finder tilsvarende anvendelse for disse personer.

§ 7

Bestyrelsens møder er lukkede for offentligheden. Bestyrelsen kan dog beslutte at åbne for offentlig adgang til behandlingen af de åbne dagsordenspunkter. Dagsorden gøres tilgængelig på selskabets hjemmeside 2 dage inden mødet. Medmindre bilag anses for og er mærket som fortrolige, offentliggøres disse sammen med dagsordenen på hjemmesiden.

Stk. 2

Bilag vedrørende fortrolige sager, dvs. sager der behandles som lukkede punkter på dagsordenen, offentliggøres ikke. Fortrolige bilag omfatter bl.a. fortrolige sager, herunder:

- Personsager
- Sager om køb og salg af fast ejendom
- Sager om afgørelse af udbud og licitationer og indgåelse af kontrakter
- Øvrige sager med højt diskretionsbehov, eller hvor særlige hensyn til øvrige parter i den kollektive trafik gør sig gældende.

Formanden kan beslutte, at andre sager, oplysninger og materiale, som er omfattet af forretningsordenens § 12, stk. 2, ej heller offentliggøres inden bestyrelsesmødet. Enhver sag til behandling i bestyrelsen ledsages af administrationens indstilling om offentlighed.

C. Beslutningsdygtighed og mødeledelse

§ 8

Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede, deriblandt mindst et medlem udpeget af regionsrådene samt formanden eller næstformanden.

§ 9

Formanden leder bestyrelsens møder. I formandens fravær ledes mødet af næstformanden. Mødelederen formulerer afstemningerne i de sager, hvorom der skal stemmes.

§ 10

Formanden kan fravige den sagsrækkefølge, der fremgår af den udsendte dagsorden. 3 medlemmer kan begære afstemning om rækkefølgen.

D. Særlige udvalg

§ 11

Bestyrelsen kan nedsætte særlige udvalg til behandling af en sag forinden endelig afgørelse i bestyrelsen. Bestyrelsen beslutter kommissoriet for hvert særligt udvalg efter forslag fra formanden.

§ 12

Oplysninger og materiale, som et bestyrelsesmedlem eller dennes administrative bagland modtager, og som er mærket "fortroligt", er fortrolige og underlagt de almindelige regler om tavshedspligt.

Stk. 2.

Materiale, herunder interne arbejdsdokumenter udarbejdet af administrationen eller bestyrelsen til Movias eget brug, samt skriftlige og mundtlige oplysninger om sager, som er omfattet af forretningsordenens § 7, stk. 2 eller som behandles på et lukket punkt på bestyrelsens dagsorden, er tillige fortrolige og underlagt de almindelige regler om tavshedspligt.

E. Habilitet

§13

Hvis et medlem finder, at der er forhold i en sag, der gør medlemmet inhabil i sagens forhandling og afgørelse, har medlemmet pligt til at oplyse om dette, inden sagsforhandlingen starter. Bestyrelsen træffer der på afgørelse om medlemmets habilitet. Et medlem, der er inhabilt, skal forlade lokalet under forhandlingen og afstemningen af sagen, men er ikke afskåret fra at deltage i bestyrelsens forhandling og afstemning om, hvorvidt han skal vige sit sæde under den pågældende sags behandling. Hvis et medlem er i tvivl om sin habilitet, har medlemmet ligeledes pligt til at oplyse herom, hvorefter bestyrelsen træffer afgørelse om medlemmets habilitet.

Stk. 2

Hvis et medlem finder, at der kan være tvivl om eller er bekendt med, at der er forhold i en sag, der gør et andet medlem af bestyrelsen inhabilt, har vedkommende pligt til at oplyse dette inden sagsforhandlingen starter. Bestyrelsen træffer herefter afgørelse om den rejste habilitetsindsigelse.

F. Afstemning

§ 14

Medlemmerne kan kun deltage i bestyrelsens afstemninger, når de personligt er til stede under disse. Deltager et medlem pr. telefon jf. adgangen hertil i § 2, anses medlemmet for at være til stede.

§ 15

Alle beslutninger tages ved stemmeflerhed, for så vidt der ikke i lovgivningen eller selskabets vedtægt er krav om kvalificeret flertal.

§ 16

Finder formanden, at en sags afgørelse er så åbenbar, at afstemning ikke er nødvendig, udtaler formanden dette med angivelse af hans opfattelse af sagens afgørelse.

Stk. 2

Der skal foretages afstemning, hvis blot ét medlem begærer dette.

§ 17

Afstemning sker ved håndsoprækning, jf. dog § 2, stk.2.

§ 18

Valg foregår ved skriftlig afstemning på stemmesedler, der tilvejebringes og udleveres af formanden. Finder formanden det sandsynligt, at bestyrelsen vil vælge en bestemt kandidat, kan formanden foreslå, at den pågældende vælges uden afstemning. Den pågældende er herefter valgt, hvis intet medlem kræver afstemning.

§ 19

Hvis bestyrelsen skal vælge 2 eller flere medlemmer til udvalg, kommissioner, bestyrelser eller lignende, sker det ved forholdstalsvalg (d'Hondts), med mindre der er enighed om formandens eller andre medlemmers eventuelle forslag til valg af bestemte kandidater.

Stk. 2

Forholdstalsvalg foretages efter følgende regler: Bestyrelsens medlemmer deles i de grupper, hvori medlemmerne har anmeldt for formanden at ville stemme sammen ved det pågældende valg. Hver gruppes medlemstal deles med 1, 2, 3 osv. De herefter fremkomne kvotienter angiver den rækkefølge, i hvilken de enkelte grupper kan vælge deres repræsentanter. Er to eller flere kvotienter lige store, afgøres rækkefølgen ved lodtrækning, der foretages af formanden. Når det antal repræsentanter, der tilkommer de enkelte grupper, er bestemt, skal grupperne straks meddele formanden, hvilke personer der udpeges til de dem tilfaldne pladser. Giver en gruppe afkald på sin ret til at få en eller flere repræsentanter, fordeles de ledigblevne pladser mellem de andre grupper på den foran givne måde.

Stk. 3

Ved bestyrelsens valg af medlemmer til udvalg, kommissioner, bestyrelser og lignende, hvori formanden skal have sæde, regnes formandens plads som den ene af de pladser, der kan tilkomme den gruppe inden for bestyrelsen, til hvilken formanden hører.

G. Beslutningsprotokol

§ 20

Bestyrelsens beslutninger indføres under møderne i beslutningsprotokollen, jf. styrelseslovens § 13. Formanden tilkendegiver, hvad der skal indføres.

Stk. 2

Ethvert medlem, der har deltaget i mødet, kan forlange sin afvigende mening kort tilført beslutningsprotokollen og ved sager, der skal fremsendes til anden myndighed, kræve, at denne samtidig gøres bekendt med indholdet af protokollen. Dersom det pågældende medlem ved sagens fremsendelse ønsker at ledsage denne med en begrundelse for sit standpunkt, skal han meddele dette til formanden, der fastsætter en frist for aflevering af begrundelsen.

Stk. 3

Beslutningsprotokollen oplæses og underskrives af alle medlemmer ved mødets afslutning.

Stk. 4

Bestyrelsens beslutninger offentliggøres på selskabets hjemmeside med skyldig hensyntagen til de fortrolige sager jf. § 7.

Stk. 5

Beslutningsprotokollen og det relevante mødemateriale vedrørende den åbne dagsorden sendes til repræsentantskabet.

H. Ikrafttræden

§ 21

Denne forretningsorden er vedtaget af Movias bestyrelse på møde 4. april 2018 og træder i kraft umiddelbart herefter.

11 Godkendelse af tidsramme for flexurforsøg

Indstilling:

Administrationen indstiller:

- At de nuværende muligheder for forsøg i Flextur forlænges frem til en ny model for Flextur er vedtaget af bestyrelsen

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Flextur er kollektiv transport mellem adresser og kan benyttes til alle turformål. Flextur udgør knap 11 pct. af Movias flextrafik målt på passagerer og 7 pct. af de samlede driftsomkostninger til flextrafik. Kommunernes udgift til Flextur inkl. administrationsomkostninger var i 2017 40 mio. kr. Der betjenes årligt 400.000 passagerer fordelt på 32 kommuner. 74 pct. af borgerne, der benytter Flextur er over 65 år gamle og 86 pct. af dem, der anvender Flextur angiver at benytte Flextur, fordi de er dårligt gående, eller ikke har et godt busalternativ.

Flextur blev indført i 2000 i Vestsjællands Trafikselskab, og der har frem til 2016 været en stødt stigende brug af ordningen, efterhånden som flere kommuner har valgt at have flextur i kommunen. Den stigende efterspørgsel har øget kommunernes udgifter til Flextur. Omvendt har kommunerne sparet udgifter ved at reducere i rutekørslen med busser – særligt i områder med lav befolkningstæthed, hvor busserne har en lavere passagerindtægt.

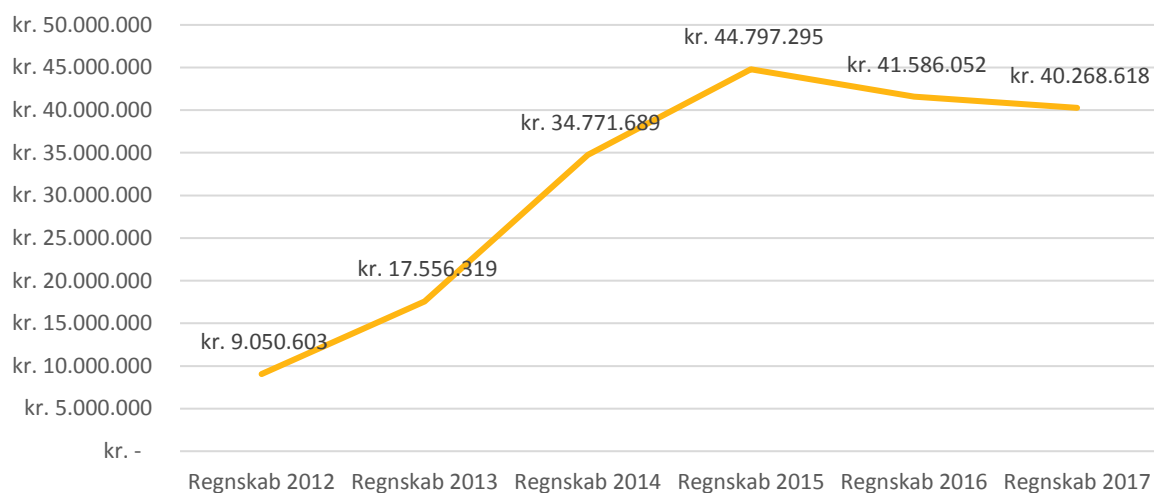
Der har således været et behov for at bremse væksten i udgifterne til Flextur. Samtidigt har en række kommuner udtrykt ønske om bedre at kunne styre tilbuddet i byerne. Dette har resulteret i at Movias bestyrelse har besluttet en række tiltag omkring takstniveauet og åbnet mulighed for en række forsøg, der har til formål at få erfaringer med effekten af at begrænse

Flexitur i byer, hvor der er relevant kollektiv trafikbetjening. Både ved at lukke helt eller ved at forhøje den pris, som borgerne skal betale for at benytte ordningen.

- *Højere grundtakst.* Grundtaksten for at benytte Flexitur blev fra januar 2016 øget fra 24 kr. inkl. 5 km til 36 kr. inkl. 10 km. Effekten er, at brugerbetalingen særligt er hævet for korte Flexiture. I dag tilbyder knap halvdelen af de 32 kommuner med Flexitur grundtaksten. De øvrige kommuner har besluttet den lavere kommunetakst på 24 kr. inkl. 10 km.
- *Dobbelt takst i byområder.* Det blev muligt for kommunerne at lave forsøg med forhøjet (dobbelt) takst i byområder, for at undgå direkte konkurrence til den traditionelle kollektive trafik. Forsøg med dobbelttakst er gennemført i Lolland, Kalundborg, Guldborgsund, Vordingborg og Holbæk kommuner. Forsøget i Lolland Kommune er afsluttet i september 2017.
- *Lukning af byområder.* I Ringsted kommune blev der lavet forsøg med helt at lukke for brugen af Flexitur internt i Ringsted og Benløse byområder. Forsøget blev efter ønske fra Ringsted Kommune afsluttet med udgangen af 2016.
- *Stoppestedsbaseret flexitur i byområder.* Siden 2015 har Næstved kommune haft et forsøg hvor, der lukkes for muligheden for at benytte Flexitur internt i byområder i Næstved kommune. Kørsel fra landområder til byområder kan ske til udvalgte stoppesteder og ikke adressebaseret.
- *Barnevogne:* I Ringsted Kommune er der derudover et forsøg med medtagning af barnevogne i Flexitur. Frem til nu er der kun foretaget én rejse med flexitur, hvor der er medtaget en barnevogn.

Effekten af højere grundtakst og forsøg har været at væksten i passagerer og udgifter til Flexitur er stoppet som ønsket. En opgørelse over udviklingen fremgår af nedenstående figur 1.

Figur 1: Udvikling i kommunernes samlede tilskudsbehov til flextur



Gennemgangen af forsøgene, vedlagt som bilag 1, viser at forsøgene har nedbragt brugen af Flextur i byerne betydeligt.

Status for de respektive forsøg er samlet, at:

- I byer med dobbelt grundtakst (72 kr.) er udgiften til, og anvendelsen af Flextur, reduceret med 90 pct.
- I byer med dobbelt kommunetakst (48 kr.) er udgiften til Flextur reduceret med 55-65 pct., og anvendelsen reduceret med 40-55 pct.
- I byer, hvor kørsel med Flextur er lukket, er både udgiften til-, og anvendelsen af Flextur, i sagens natur reduceret med 100 pct.
- I kommuner med begrænsninger af Flextur ses samtidig en større visitering af borgere til handicapkørsel end der ses i andre kommuner.

Forsøgene er planlagt til at udløbe medio 2018. Administrationen indstiller, at de nuværende muligheder for forsøg i Flextur forlænges indtil en ny model for Flextur er vedtaget af bestyrelsen.

På bestyrelsens møde i juni planlægges en temadrøftelse omkring en fremtidig Flextur model.

Økonomi:

Ingen væsentlige konsekvenser.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen væsentlige konsekvenser.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen væsentlige konsekvenser.

Åbent/lukket punkt:

Kommunikation:

Bestyrelsens beslutning kommunikeres til de kommuner der har Flextur, til Movias tilgængelighedsforum, samt på Movias hjemmeside.

Bilag:

1. Effekten af de enkelte forsøg i Flextur

11.1 Effekten af de enkelte forsøg i Flextur

Næstved Kommune:

Den 1. juli 2015 lukkede Næstved Kommune for Flextur i og mellem ni byer samt begrænsede Flextur til/fra byerne til udpegede stoppesteder i byerne. Forsøget er fortsat aktivt og den seneste tilbagemelding er, at kommunen ønsker, at ordningen gøres permanent.

Effekt:

- Udgiften og anvendelsen af Flextur i og mellem de 9 byer er i sagens natur reduceret med 100 pct., da dette ikke længere er en mulighed.
- Begrænsningen af kørslen til/fra byerne med stoppesteder (samt et skifte fra kommunetakst til grundtakst) betyder, sammen med de lukkede byer, at kommunens udgift og turantal er reduceret med 75 pct.
- Kommunens udgift til Flexhandicap er steget med 45 pct. i byen. Dette indikerer, at der sker en overflytning fra Flextur til Flexhandicap. Kommunen har dog registreret en øget interesse for at blive visiteret til Flexhandicap. Derfor kan det øgede antal handicapture skyldes, at det er eksisterende medlemmer af Flexhandicap, der anvender ordningen mere.

Ringsted Kommune:

Den 11. februar 2016 og til udgangen af 2016 lukkede Ringsted Kommune for Flextur internt i Ringsted og Benløse by. Kommunen ønskede ikke at opretholde forsøget, fordi begrænsningen fik udgiften til Flexhandicap til at stige.

Effekt:

- Udgiften og anvendelsen af Flextur i Ringsted og Benløse by var i sagens natur re-

duceret med 100 pct., da dette ikke var muligt at tage en Flextur i byen i forsøgsperioden.

- Kommunens udgift til Flexhandicap er steget med 50 pct. i byen. Dette indikerer, at der sker en overflytning fra Flextur til Flexhandicap. Dette underbygges af, at Ringsted Kommune har oplevet en øget efterspørgsel for at blive visiteret til Flexhandicap samt at borgerne fortæller, at det skyldtes begrænsningen i byen.

Lolland Kommune:

Lolland Kommune har haft dobbelt grundtakst (72 kr.) i Maribo og Nakskov by fra juni 2016 til september 2017. Kommunen valgte at stoppe forsøget, fordi begrænsningen særligt berørte mobilitetssvage (gangbesværede) borgere, der som konsekvens stoppede med at tage til aktivitetscentre m.m.

Effekt:

- Udgiften til og anvendelsen af Flextur i Maribo og Nakskov by blev reduceret med 90 pct.
- Der har ikke været en synlig effekt på kommunens Flexhandicap og kommunen har ikke oplevet en større interesse for at blive visiteret til ordningen. Det kunne tyde på, at de mobilitetssvage borgere i højere grad har valgt at blive hjemme, frem for at erstatte Flextur med visiteret handicapkørsel.

Kalundborg Kommune:

Kalundborg Kommune indførte dobbelt kommunetakst (48 kr.) for interne ture i Kalundborg by i september 2016. Forsøget er stadig aktivt, og den seneste tilbagemelding er, at kommunen ønsker, at ordningen gøres permanent.

Effekt:

- Udgiften til Flextur i Kalundborg by er reduceret med 55 pct. og anvendelsen med 45 pct.
- Kommunens udgift til Flexhandicap er steget med 95 pct. i byen. Dette indikerer, at der sker en overflytning fra Flextur til Flexhandicap. Kommunen har dog ikke registreret, at flere ønsker at blive visiteret til Flexhandicap. Det kan skyldes, at det er eksisterende medlemmer af Flexhandicap, der anvender ordningen mere.

Guldborgsund Kommune:

Guldborgsund Kommune har siden oktober 2016 haft dobbelt kommunetakst (48 kr.) for interne ture i Nykøbing Falster by. Forsøget er fortsat aktivt og den seneste tilbagemelding er, at kommunen ønsker, at ordningen gøres permanent.

Effekt:

- Udgiften til Flextur i Nykøbing Falster by er reduceret med 65 pct. og anvendelsen

med 55 pct.

- Kommunens udgift til Flexhandicap er steget med 20 pct. i byen. Dette indikerer, at der sker en overflytning fra Flextur til Flexhandicap. Det kan både skyldes at flere er blevet visiteret samt at eksisterende medlemmer af Flexhandicap kører mere.

Vordingborg Kommune:

Vordingborg Kommune har siden oktober 2016 haft dobbelt kommunetakst (48 kr.) for interne ture i Vordingborg, Nyråd og Ørslev byområde. Forsøget er fortsat aktivt og den seneste tilbagemelding er, at kommunen ønsker, at ordningen gøres permanent.

Effekt:

- Udgiften til Flextur i Vordingborg, Nyråd og Ørslev byområde er reduceret med 60 pct. og anvendelsen med 50 pct.
- Kommunens udgift til Flexhandicap er steget med 20 pct. i byen. Dette indikerer, at der sker en overflytning fra Flextur til Flexhandicap. Kommunen har dog ikke registreret, at flere ønsker at blive visiteret til Flexhandicap. Derfor kan det øgede antal handicapture skyldes, at det er eksisterende medlemmer af Flexhandicap, der anvender ordningen mere.

Holbæk Kommune:

Holbæk Kommune har haft dobbelt kommunetakst (48 kr.) for interne ture i Holbæk by siden marts 2017. Forsøget er fortsat aktivt.

Effekt:

- Udgiften til Flextur Holbæk by er reduceret med 55 pct. og anvendelsen med 40 pct.
- Kommunens udgift til Flexhandicap er steget med 80 pct. i byen. Dette indikerer, at der sker en overflytning fra Flextur til Flexhandicap. Kommunen har dog ikke registreret, at flere ønsker at blive visiteret til Flexhandicap. Derfor kan det øgede antal handicapture skyldes, at det er eksisterende medlemmer af Flexhandicap, der anvender ordningen mere.

12 Ny ansøgningsrunde til Movias anlægspulje i 2018

Indstilling:

Det indstilles at bestyrelsen godkender,

- at der gennemføres en ny ansøgningsrunde til Movias anlægspulje med ansøgningsfrist 1. december 2018
- at den økonomiske ramme for ansøgningsrunden er på 725.000 kr. øremærket til medfinansiering af anlægsprojekter i Region Sjællands område

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Movias anlægspulje blev oprettet af bestyrelsen i oktober 2015 med en økonomisk ramme på 3,6 mio. kr. Finansieringen kom fra provenuet ved et ejendomssalg på Egegårdsvej 5 i Rødovre, som bestyrelsen besluttede skulle bruges til medfinansiering af konkrete anlægsprojekter, der kan styrke busbetjeningen og lokalbanerne.

Ifølge anlægspuljens administrationsgrundlag skal puljemidlerne fordeles mellem anlægsprojekter i Region Hovedstaden og i Region Sjælland med antal bustimer som den anvendte fordelingsnøgle med udgangspunkt i Movias budget 2016.

I første ansøgningsrunde blev uddelt 2,875 mio. kr. til fire projekter i Ballerup Kommune (fremkommelighedsprojekt), Helsingør Kommune (stoppestedprojekt), Sorø Kommune (stoppestedprojekt) og Solrød Kommune (terminalprojekt).

De resterende 700.000 kr. i anlægspuljen blev øremærket projekter i Region Sjælland i en ny ansøgningsrunde med frist 1. december 2017. Movia modtog ingen ansøgninger.

Administrationen foreslår derfor, at der gennemføres en ny ansøgningsrunde med frist 1. december 2018 med en økonomisk ramme på 725.000 kr. øremærket projekter i Region Sjællands område. Den økonomiske ramme er opskrevet med 25.000 kr. fra 2017 til 2018, på grund af mindreforbrug på tidligere godkendt anlægsprojekt i Sorø Kommune.

Der kan som ved tidligere ansøgningsrunder søges om medfinansiering til:

- Terminalprojekter
- Stoppestedprojekter
- Fremkommelighedsprojekter
- Projekter der understøtter en grøn omstillingen af bustrafikken

Bestyrelsen forelægges indstilling til udmøntning på baggrund af indkomne ansøgninger på bestyrelsesmøde i 2019. Fordeling af anlægspuljemidler offentliggøres senest 1. april 2019.

Økonomi:

De 725.000 kr. i anlægspuljen er allerede hensat på balancen i Movias regnskab. Der forventes ikke yderligere engangsindtægter i Movia i 2018 som bestyrelsen vil skulle træffe beslutning om at overføre til anlægspuljen.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

En ny ansøgningsrunde til anlægspuljen vil blive kommunikeret på Movias hjemmeside og direkte til kommuner og regioner via MoviaNyt. Administrationen vil ligeledes kommunikere direkte til de kommunale trafikbestillere omkring muligheden for at søge om medfinansiering fra anlægspuljen og bidrage med inspiration til mulige projekter at søge om medfinansiering til.

Det relativt beskedne beløb der er tilbage i anlægspuljen betyder, at anlægspuljen vil blive kommunikeret som en mulighed for at søge om tilskud til mindre anlægsprojekter.

14 Orientering om Movias it-projektportefølje

Indstilling:

Administrationen indstiller, at bestyrelsen tager orienteringen om Movias it-projektportefølje til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Administrationen orienterer halvårligt om status på it-projektporteføljen, herunder om de fælles systemer hos Rejsekort samt FlexDanmark. Nedenfor gengives status i oversigtsform status for igangværende projekter. Enkelte statusrapporteringer uddybes i forlængelse af oversigten med baggrund i en vurdering af projektets strategiske betydning og samlede risikoprofil.

Tabel 1. Movias it-projektportefølje pr. 28. februar 2018

Navn	Formål	Start	Slut	Status
Nyt realtids-system i Syd, Vest og Hovedstaden	Etablering af realtidsløsning i Syd og Vest samt udskiftning af realtidsløsning i Hovedstaden med samme løsning, som etableres i Syd og Vest.	01.03.2014	01.07.2018	Realtidsløsning i Syd og Vest er etableret, hvor samtlige 380 busser nu leverer realtidsdata. I

Navn	Formål	Start	Slut	Status
				Hovedstaden er installation begyndt, og frem til sommer er der stor aktivitet for at få alle relevante busser i område H i drift. Følger planen.
mitskolekort.dk	Skoler i alle 45 kommuner på Sjælland anvender mitskolekort.dk til bestilling af skolekort som udstedes som rejsekort skole.	31.12.2015	30.09.2018	Ny bestillingsportal til skolekort er tilpasset til rejsekort-systemet. Idriftsættelse i alle 45 kommuner planlægges til skoleåret 2018/19. Følger planen. Der arbejdes på en fase 2 af projektet til at opsamle forbedringsønsker baseret på erfaringer fra driften.
Bedre trafikinformation ved driftsforstyrrelser	Forenkling af arbejdsgange i Movias Trafikcenter, hvorved det gøres muligt at udsende bedre og hurtigere trafikinformation til kunderne, når der er driftsforstyrrelser. Informationskanalerne er countdown-moduler og informations-skærme i busserne, som integreres til Rejseplanens løsninger.	01.09.2015	30.03.2018	Der er leveret en løsning, der gør det enkelt at trafikinformere om akutte driftsforstyrrelser. Løsningen er integreret til Rejseplanen og er idriftsat primo marts 2018.
Program EU Persondata forordning	Sikre efterlevelse af EU forordningen omkring håndtering af persondata. Sikre at persondata slettes/kan slettes og/eller anonymiseres i Movias portefølje af it-systemer.	01.10.2016	01.09.2018	EU persondataforordningen træder i kraft 25. maj 2018. Nye databehandleraftaler indgås med Movias leverandører og samarbejdspartnere. Der skal ikke indgås databehandleraftaler med kommuner og regioner. Systemtilpasningerne er i gang og de første tests af <i>retten til at blive glemmt</i> er afviklet. Følger planen

Navn	Formål	Start	Slut	Status
Nyt ESDH-system	<p>Implementering af et nyt ESDH system (Elektronisk Sags- og DokumentHåndterings-system) med systematisk, løbende opfølgning på, at systemet understøtter Movias forretning bedst muligt.</p> <p>Den valgte løsning understøtter, at Movia kan følge reglerne i EU-persondataforordningen.</p>	17.05.2017	31.05.2018	<p>Løsningsbeskrivelsen er godkendt. Løsningskonceptet er afprøvet af udvalgte forretningsrepræsentanter i fire uger med tilfredsstillende resultat.</p> <p>Følger planen.</p>
Flytteprojekt – IT i ombygningsperioden	<p>At sikre, at der er IT på og imellem de midlertidige lokationer, så Movias medarbejdere kan arbejde videre, som hvis de sad på det gamle hovedkontor.</p> <p>At sikre at IT er etableret, inden Movia flytter tilbage til Toftegårds Plads.</p>	01.09.2017	01.12.2017	Projektet er gennemført.
		01.02.2018	01.06.2018	Følger planen.
Kvalitetsbristsystem	<p>Implementering af nyt tidssvarende system til indberetning og håndtering af kvalitetsbrister og dispensationer i forbindelse med Movias tilsyn med busoperatører. Det nye system skal sikre optimerede arbejdsgange for både Movias kontrolpersonale og administration samt for operatørerne, der får direkte adgang til egne kvalitetsbrist- og dispensationsdata online.</p>	01.10.2017	30.04.2018	<p>Test af løsningen er i gang og idriftsættelsen gennemføres i april 2018.</p> <p>Uddannelse af personale hos operatører er aftalt.</p> <p>Følger planen.</p>
Robotteknologi	<p>Gennemførelse af pilotprojekt i forbindelse med ibrugtagning af robotteknologi. Robotteknologi benytter sig af software-robotter, der efterligner en medarbejders administrative opgaveløsning på tværs af systemer og dokumenter, uden at ændre på de underliggende systemer og dokumenter. Det kunne f.eks. være opgaver indenfor drift, regnskab, HR eller løn-området. Pilotprojektet går ud på at løse 2-4 relevante opgaver via anvendelse af robotteknologi. Der er tale om et demonstrationsprojekt for at høste tekniske og praktiske erfaringer.</p>	02.01.2018	01.06.2018	Følger planen.

Nyt realtidssystem i Syd, Vest og Hovedstaden

For at få ny realtid i indført i område H er der indgået tillægsaftaler med operatørerne i december 2017 med krav om implementering af løsningen 1. juli 2018. Tillægsaftalerne har en større kompleksitet end i område Syd og Vest. Det skyldes blandt andet at nuværende taledataradioløsning styrer skiltning mv. i busserne

Administrationen har tæt dialog med operatørerne om detailplanerne for installation og alle operatører går proaktivt til opgaven. De første 50 busser er installeret, og der skal i alt installeres ca. 1.000 busser før 1. juli 2018.

Trafikinformation ved driftsforstyrrelser

Projektet har leveret enklere muligheder for at informere kunderne hurtigt ved driftsforstyrrelser på count-down-moduler ved stoppesteder, på informationsskærme i de busser, hvor disse er etableret, og i DOTs samarbejdsportal "Klar besked", som er et fælles internt arbejdsredskab for DSB, Metroselskabet og Movia. De arbejdsgange, som kræves for at informere ved driftsforstyrrelser, er dermed blevet effektiviseret.

Der er leveret væsentlige løft i kvaliteten af den akutte trafikinformation ved driftsforstyrrelser til passagererne på gaden og i busserne, idet tekstbeskeder er blevet forenklet og forbedret, og informationen formidles hurtigere til passagererne.

Forbindelse mellem Movias og Rejseplanens it-systemer er etableret primo marts 2018 med 6 måneders forsinkelse.

IT programmet om persondata er i gang (EU persondataforordning / GDPR)

Movia skal efterleve EU forordningen om persondata, når denne træder i kraft 25. maj 2018. Persondata i Movias systemer omfatter en lang række processer, f.eks. de kundevendte oplysninger, som håndteres i Rejsekort og Flextrafik. Det omfatter også persondata, som Movia behandler i de tværgående arbejdsgange, f.eks. salg af rejsehjemmel, klagesager, kontrolafgifter, rejsemønstre, ansættelsesforhold m.v.

EU persondataforordningen forudsætter, at Movia sikrer gennemsigtighed om den lovmæssige hjemmel for de systemmæssige behandlinger af persondata. Dertil kommer kravet om, at persondata slettes, når der ikke længere er hjemmel for behandlingen (retten til at blive glemt). For nye it-løsninger kræver EU persondataforordningen endvidere, at løsningerne designes med persondatasikkerhed i fokus.

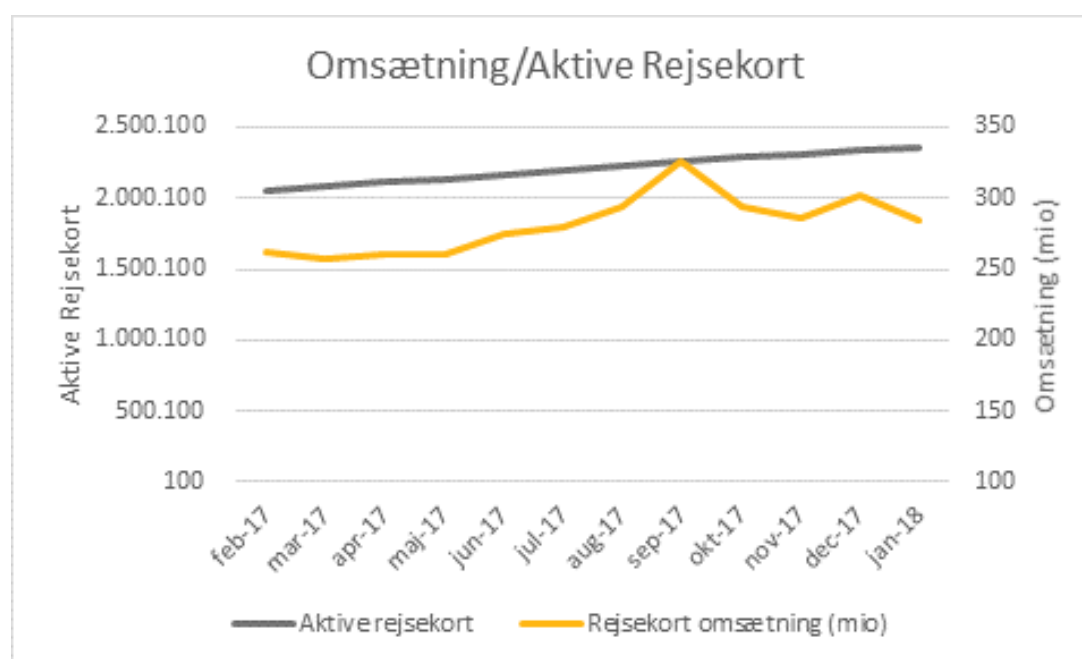
Der er tale om et omfattende arbejde, som blandt andet indebærer opdatering af databehandleraftaler, risikovurdering af leverandører forud for indgåelse af samarbejde samt at udføre regelmæssig kontrol med de til enhver tid gældende samarbejdspartnere. I perioden frem mod 25. maj fokuseres endvidere på sletning i Movias IT systemer på tværs af organisationens forretningsgange. Programmets aktiviteter skrider planmæssigt frem.

Drift og udvikling af Rejsekort A/S' it-systemer og -projekter

Rejsekortsystemet fortsætter med at køre stabilt, og løbende småjusteringer/rettelser af fejl sikrer et driftssikkert Rejsekortsystem. Rejsekort version 8.0 implementeres i juni 2018 og indeholder primært fejlrettelser og tiltag til øget driftsstabilitet.

Brugen af rejsekortet stiger fortsat, jf. figur 1.

Figur 1. Rejsekortets omsætning på optankninger, samt udviklingen i antallet af aktive Rejsekort (hele Danmark)



Anm.: Udsving i omsætning følger normalt rejsemønster

Drift og udvikling af FlexDanmarks IT-systemer

Drift og udvikling af Movias systemer til flextrafik varetages af FlexDanmark i Aalborg. Det samlede udviklingsbudget i 2018 for FlexDanmark udgør 17,12 mio. kr, hvoraf 8,52 mio. kr. er en tillægsbevilling til Ny Optimeringsplatform (NOP). Movias andel af udviklingsbudgettet er 6,34 mio. kr., heraf 3,15 mio. kr. til NOP.

I første halvdel af 2018 arbejder FlexDanmark med udvikling af systemer inden for følgende fire udviklingsaktiviteter:

1. NOP-program (Ny Optimeringsplatform) skal sikre den fremtidige driftssikkerhed med udvikling af et moderniseret Flextrafiksystem i løbet af de kommende 4-5 år.
D. 1. juni 2017 startede projektforbereelserne til udvikling af et moderniseret Flextrafiksystem. Projektforbereelserne skal efter planen afsluttes ultimo juni 2018.
2. Den Samlede Rejse skal forbedre den kollektive transport i områder med lav øvrig kollektiv transportbetjening. Trafikstyrelsen har medfinansieret projektet, og den endelige projektaf rapportering er sendt til Trafikstyrelsen den 2. marts 2018.
3. FlexBorger skal gøre selvbetjening til en naturlig del af flextrafikken.
4. Sikkerhed skal sikre, at FlexDanmark overholder den til enhver tid gældende lovgivning om behandling af personoplysninger og træffer de fornødne foranstaltninger for at sikre de behandlede personoplysninger. 25. 2018 træder den nye EU-persondataforordning i kraft. Implementeringen af denne og de skærpede krav er i fokus for FlexDanmarks arbejde med sikkerhed frem mod maj 2018 og efterfølgende.

For hver udviklingsaktivitet gennemføres en række konkrete IT-leverancer til aktiviteterens realisering.

Tabel 2. FlexDanmarks IT-programportefølje

Udviklingsaktivitet	Formål	B2018	Start	Slut	Status
NOP	Trafikselskaberne og FlexDanmark har igangsat NOP-programmet som opfølgning på anbefalingen fra Gartner Consulting omkring udviklingen af et moderniseret flextrafiksystem. Formålet med programmet er at erstatte den teknologisk forældede it-	8,52 mio.kr.	01.06.2017	30.06.2018 (Etape 1 af 5)	Programmets etape 1 (projektforbereelse) er i gang med følgende formål: -Udarbejdelse af løsningsstrategi med kundebehov, målarkitektur og datamodel for fremtidige etaper. Der er gennemført 3 analyseprojekter til afdækning og beskrivelse af eksi-

	<p>løsning med en ny, som er baseret på tidssvarende teknologi, der kan sikre flextrafikken et fremtidssikkert teknologisk fundament og derved understøtte, at trafiksselskaberne også i fremtiden kan løfte forpligtelserne over for regioner, kommuner og borgere med en fortsat driftssikker og lovlig flextrafik.</p>				<p>sterende samt fremtidigt system. Analyserne er i gang med at blive skrevet sammen i en kravbeskrivelse til brug som informationsmateriale i markedsundersøgelsen til potentielle IT-leverandører.</p> <p>- Gennemførelse af markedsundersøgelse, herunder fastlæggelse af sourcing strategi.</p> <p>Programmets etape 2 (udbud) er gennemførelse af et eller flere udbud af kernefunktionalitet.</p>
<p>Modningsprojekt vedrørende Den Samlede Rejse</p>	<p>Den Samlede Rejse skal gøre flextrafikken til en integreret del af det kollektive trafikbillede ved at bringe borgere til og fra den øvrige kollektive trafik samt sørge for, at rejsen opleves som et samlet forløb.</p>	<p>0,750 mio.kr.</p>	<p>11.03.2013</p>	<p>31.12.2018</p>	<p>DSR-portalen er pr. 8. januar 2018 i fuld drift i alle 11 nordjyske kommuner.</p> <p>Pilotdrift i Roskilde og Kalundborg kommune startet den 1. marts. Det forventes, at piloten fortsætter indtil den 1. august 2018, hvorefter DSR skal udbydes til flere/alle kommuner på Sjælland.</p> <p>Ændring af url fra den-samlederejse.dk til rejseplanen.flextrafik.dk</p>
<p>Modningsprojekt vedrørende FlexBorger</p>	<p>Skal gøre selvbetjening til en naturlig del af flextrafikken ved at borgere med cpr-identifikation kan bestille, betale og få overblik over egen flexkørsel via digitale løsninger, samt at der kan sendes adviseringer om bestilte ture og evt. forsinkelser.</p>	<p>0,750 mio.kr</p>	<p>01.01.2018</p>	<p>31.12.2018</p>	<p>FlexBorger til kommuner er i pilotdrift i Aabenraa kommune.</p> <p>I juni 2018 starter FlexBorger pilotdrift til regioner i region Midtjylland.</p> <p>Opstart af FlexBorger i Sorø kommune i 1. halvår 2018.</p>

Sikkerhed	Der implementeres en række højt prioriterede sikkerhedsaktiviteter i 2018 i forbindelse med opfyldelse af EU-persondataforordningen.	01.07.2017	01.05.2018	<p>Anonymisering og sletning af historiske data i Flextrafiksystemer er i gang.</p> <p>I februar 2018 gennemføres gennemgang for kalenderåret 2017, hvor FlexDanmarks procedurer og kontroller skal til revision.</p> <p>Gennemførelse af nødvendige sikkerhedsforbedringer for at kunne overholde EU-persondataforordningen fra maj 2018.</p>
-----------	--	------------	------------	--

Tabel 3. Afsluttede projekter siden sidste bestyrelsesrapportering, december 2017

Projekt navn	Resultat	Bemærkninger
Sammenlægning af moviatrafik.dk og ekstranet	<p>Nyt ekstranet – Udskiftning af samarbejdsportal med operatører med mere fleksibel løsning.</p> <p>Løsningen er en stabil, moderne og fleksibel platform for operatørerne til at foretage indberetninger.</p>	Lancering af ekstranettet er gennemført efter planen primo november 2017.
Telestrategiens - fase 0	<p>Eksisterende fastnettelefoni er blevet udfaset efteråret 2017 og erstattet med Skype for Business for alle medarbejdere i Movia.</p> <p>Projektets formål var at udfase fastnettelefoni i Movia og gennemfører mindre optimeringstiltag på telefoniområdet for at opnå omkostningsbesparelse og udfasning af forældet teknologi.</p>	Ingen bemærkninger

Økonomiske konsekvenser:

Ingen.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

15 Status for Movias miljøarbejde og miljøsyn

Indstilling:

Administrationen indstiller, at orienteringen om status for Movias miljøarbejde og miljøsyn tages til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Movias miljøarbejde er for tiden koncentreret om implementeringen af nulemission i de løbende udbud af almindelig rutekørsel, opfølgningen på tidligere miljøtiltag i den bestående, fossile drift samt en opfølgning på de generelle miljøkrav i de bestående kontrakter.

I forhold til nulemissionsdriften er der især fokus på implementeringen af el-drift, hvor Movia har modtaget støtte til indsatsen fra Den Europæiske Investeringsbank via ELENA-programmet. Indsatsen har fokus på at gennemføre de løbende udbud af el-drift med en forretningsmodel og en risikofordeling mellem operatør og trafikselskab, der gør el-driften så økonomisk attraktiv som muligt for kommuner og regioner. Indsatsen omfatter en række elementer i Movias udbudsmaterialer samt - som største enkeltaktivitet - etableringen af en rammeaftale for indkøb af ladestandere til opladning af el-busser i byrummet. I samarbejde med Københavns Kommune og operatøren Umove arbejdes der desuden fortsat med et forsøg med el-busser på linje 3A.

Arbejdet med nulemissionsdriften har desuden fokus på udviklingen af brint, der på lidt længere sigt forventes at kunne udvikles til et relevant alternativt drivmiddel i busdriften.

I forhold til optimeringen af miljøegenskaberne i den fossile drift er det største enkelttiltag luftpakken, hvor der med støtte fra staten, Københavns og Frederiksberg kommuner er installeret efterbehandlingsudstyr på ca. 300 busser. Aftalen er etableret mellem Movia, operatørerne og leverandøren af efterbehandlingsudstyret og kræver løbende administration fra Movias side. Samtidig arbejdes der med opfølgning på implementeringen af fossilfrihed med særligt fokus på den praktiske og kontraktmæssige håndtering af syntetisk biodiesel (HVO).

Endelig har det øgede fokus på køretøjernes miljøegenskaber kombineret med de senere års omfattende udvikling på området medført en videreudvikling af grundlaget for Movias opfølgning i form af den såkaldte miljøsynsmanual. Den nye miljøsynsmanual er indført med virkning fra udbud A16, men der arbejdes sideløbende på at opnå frivillige aftaler med operatørerne om også at anvende de nye metoder i den nye miljøsynsmanual på ældre kontrakter.

Nedenfor gives en mere detaljeret status på miljø i Movias udbud samt et overblik over de projekter, Movia er involveret i på miljøområdet.

Miljøkrav i A-udbud

Movia gennemfører, jf. Trafikplan 2016 dialog med kommuner og regioner om de enkelte udbud om fossilfrihed og/eller nulemission samt finansiering af den forventede merudgift.

I forbindelse med det kommende udbud A17 har København og Frederiksberg Kommuner besluttet at stille krav om nulemission (ingen udledning af CO₂, og ingen udledning af lokal luftforurening fra bussens drivmiddel) for linje 2A og 18. Dette krav kan pt. kun opfyldes af elbusser eller eventuelt brintbusser.

På linjerne 147, 156 og 157 har Ballerup og Egedal Kommuner besluttet at stille krav om nulemission (ingen udledning af CO₂, NO_x og partikler) med option på fossilfrihed (ingen udledning af CO₂).

På linjerne 155, 158, 163, 165, 167, 168 og 217 har Ballerup, Egedal, Herlev og Roskilde Kommuner besluttet at stille krav om fossilfrihed.

På linje 350S, som er en kort kontrakt på 2 år med mulighed for forlængelse i 2x1 år, er der efter aftale med Region Hovedstaden alene sat krav til en miljøperformance ift. CO₂ svarende til det eksisterende materiel.

For de buslinjer, hvor der ikke stilles krav om nulemission, er der krav om Euro 6 for nye busser og at eventuelle brugte busser som minimum skal være opgraderet til luftpakkeniveau.

Udbud af ladeinfrastruktur i byrummet

Movia har indgået samarbejdsaftale om etablering af ladeinfrastruktur med Københavns, Frederiksberg, Egedal og Ballerup kommuner, som forberedelse med det kommende udbud af emissionsfri drift på de anførte linjer.

Udbud af elbusdrift i Roskilde

Movia har, som en del af A16, i tæt samarbejde med Roskilde Kommune gennemført et udbud af elbusdrift i Roskilde. Kontrakten er tildelt operatøren Umov, som har tilbudt drift med elbusser, som alene oplades på operatørens garageanlæg. Der etableres således ingen ladeinfrastruktur i byrummet til opladning af elbusserne.

Udbuddet omfatter elbusdrift på Roskilde Kommunes to A-buslinjer (linje 201A og 202A), som betjenes af samlet 10 driftsbusser, og kommunens 7 øvrige kommuneinterne buslinjer, som betjenes af i alt 7 driftsbusser. Elbusserne idriftsættes den 14. april 2019.

Roskilde Kommune bliver dermed den første kommune i Danmark, hvor 12 m elbusser kommer til at betjene alle kommunernes buslinjer.

Forsøg med elbusser i Københavns og Roskilde kommuner

Siden september 2016 har Movia sammen med Københavns Kommune testet to elbusser på linje 3A. Arriva har desuden i perioden august 2016 til januar 2018 indsat en elbus i almindelig drift på linje 201A og 202A i Roskilde.

Elbusser er ny teknologi, og sikker indførelse af ny teknologi i busdriften i større skala forudsætter, at teknologien først er testet i mindre skala. Testene er gennemført i samarbejde med Movias busoperatører, som i praksis udfører kørslen på ruterne. Forsøgene har givet værdifuld viden om teknologiens modenhed og økonomi såvel som praktiske erfaringer med vedligehold, driftsstabilitet, rækkevidde, miljøforhold og kunde- og chaufføroplevelser med elbusser i busdriften. Dette er afgørende for, at busoperatørerne får viden om og tillid til en ny teknologi og er i stand til at prissætte driften med teknologien rigtigt i forbindelse med udbud.

Movias forsøg med elbusser har vist, at elbusserne grundlæggende har kørt stabilt, når de har været i drift, og at teknologien er nået et modenhedsniveau, hvor den reelt er et alternativ til diesel. Endvidere har der været generel tilfredshed med elbusserne hos såvel kunder og chauffører.

Movia var blandt nogle af de første i Europa til at teste elbusser, og de nye busmodeller, der testes, har i sagens natur en række "børnesygdomme" dvs. fejl og mangler. Samtidig skulle

busoperatørerne vænne sig til en anden måde at arbejde på. Forsøgene har desuden peget på nogle områder som eks. behovet en solid serviceorganisation i forhold til reparationer og hurtig leverance af reservedele, som er vigtige at have fokus på fremadrettet.

Udbud af havnebusser i Københavns Havn

Movia har 23. oktober 2017 offentliggjort udbudsmateriale til H5 – Udbud af Havnebussej-lads, som omfatter havnebussejlads i Københavns Havn. Movia stiller efter aftale med Kø-benhavns Kommune som udgangspunkt for dialogen med tilbudsgiverne krav om:

at havnebusserne er helt eller delvist emissionsfri i forhold til udledning af lokal luftforurening (NO_x og partikler) fra bådenes drivmiddel, og

at bådene ikke udleder CO₂.

Movia lægger i vurderingen af de tilbudte løsninger vægt på lavt indvendigt såvel som udven-dig niveau af støj, og at de tilbudte løsninger giver høj passagerkomfort.

I forhold til at imødekomme kravet om hel eller delvis emissionsfri drift vurderer Movia, at en hel eller delvis elektrificering af bådenes drivlinje i dag vil være den driftsmæssigt og økono-misk mest fordelagtige løsning. De endelige krav til bådenes miljøydelse vil blive udformet med henblik på, at tilbudsgiverne kan levere løsninger, som imødekommer kravene og, at omkostninger til den løbende drift holdes på et rimeligt niveau.

Dialog om brintbusser

Administrationen har etableret en dialog om perspektiverne i brintbusser med Brintbranchen, der samler 31 medlemmer, som arbejder med brint, brændselsceller og andre brintløsninger. Brintbranchens medlemmer omfatter både virksomheder, forskningsinstitutioner og net-værksorganisationer.

Movia har taget initiativ til at afholde en temadag om brint for Movias operatører, hvor busle-verandører m.fl. var inviteret. Desværre blev temadagen aflyst grundet manglende interesse fra operatørerne. Der blev på samme vis afholdt en temadag om el i forbindelse med A16 ud-buddet. Der afholdes i stedet for et oplæg om brint på næstkommende operatørkonference den 17. april.

Movia er blevet udvalgt til at deltage i UITP's JIVE-følgegruppe som en af 9 europæiske PTA'er. JIVE står for Joint Initiative for hydrogen Vehicles across Europe. Forventningen er, at Movia med deltagelsen vil få et godt indblik i de erfaringer, der gøres rundt om i Europa i forhold til brintkøretøjer.

Status på Luftpakken

Movia har efter aftale med Miljøministeriet, Frederiksberg og Københavns kommuner udstyret 301 busser med Luftpakkeudstyr siden 2015. Udstyret fungerer generelt som det skal. Tekniske udfordringer på enkelte busser drøftes med de berørte operatører og leverandøren Amminex. Desuden drøftes den økonomiske kompensation for de løbende udgifter til tilsætningsstof hos en enkelt operatør, der kører med en særlig motortype.

Der kører pt. 238 busser med et luftpakkesystem, hvor serviceomkostningen forsat betales af Movia. Operatørerne Anchersen Rute a/s og Arriva har overtaget ejerskabet til en række luftpakkesystemer, hvoraf en del af disse stadigvæk kører for Movia udenom Luftpakken.

Brug af syntetiske biobrændstoffer på havnebusserne – f.eks. HVO (Hydrotreated Vegetable Oil)

I forbindelse med Københavns Kommunes budgetaftale for 2018 er det besluttet, at de nuværende havnebusser skal anvende syntetisk biodiesel i 2018 og 2019. Fra 1. januar 2018 har alt nyindkøbt brændstof været CO₂ neutralt HVO. Meromkostningen er 1,5 mio. kr. per år.

Status for arbejdet med miljøkrav i flextrafikken

Bestyrelsen tiltrådte i september 2016 et forsøg med overvågning af brændstofforbruget i flexkøretøjerne som en del af miljøstrategien for Flextrafik. Forsøget er nu afsluttet, og det vurderes ikke, at der er grundlag for at arbejde videre med initiativet.

Vurderingen skyldes de tekniske problemer, som er opstået i kølvandet på forsøget hos Flex-Danmark og i kommunikationen af ture overfor Flextrafiks chauffører. Erfaringerne fra de to forberedende forsøgsperioder, som blev gennemført, viste desuden, at operatørerne har svært ved at opnå et tilstrækkeligt fokus på brændstofmonitorering og opfølgning over for chaufførerne til at sikre den fornødne monitorering. Det er desuden en bekymring for, at der i daglige arbejde vil være væsentlige udfordringer med modtagelsen og kontrollen af data fra operatørerne.

De øvrige miljøinitiativer i flextrafikken, som bestyrelsen tiltrådte i september 2016 omfatter:

Forsøg med små liftbiler (såkaldte type 3 køretøjer). De første køretøjer er nu i drift.

Nye liftvogne skal opfylde taxalovens energi- og miljøkrav og Euro 6-normen. Tiltaget er implementeret.

Måltrettet information om miljø til operatørerne. Første information forventes kommunikeret i Q1 2018.

Forsøg med elbiler – Aflyst. Se desuden orientering om miljø og miljøsyn af 7. december 2017.

Der arbejdes på, at der i trafikplan 2018 kan indgå miljømål for flextrafikken. Det er Movias vurdering, at Flextrafikken, uanset hvilke scenarie der vælges, vil være fossilfri i 2030. Kombinationen af hyppig materieludskiftning og hastig teknologisk udvikling af elbiler forventes at muliggøre denne omstilling. Flextrafik forventes således i stil med den konventionelle bustrafik at blive fossilfri i 2030.

Miljøsyn

Movias uanmeldte miljøsyn har været målrettet busser med Euronorm 3, idet busser med euronorm 4/5/EEV/6 skal være udstyret med såkaldt OBD-system (On-Board Diagnostics), der alarmerer ved fejl og for visse af Euronormerne ultimativt forhindrer kørsel, hvis bussens systemer ikke sikrer den rette udledning. Disse busser er ikke omfattet af kontrolindsatsen i alle i drift værende kontrakter, der er omfattet af den gamle miljøsynsmanual fra 2008.

Der er i 2017 gennemført i alt 27 uanmeldte miljøsyn på Euro 3 busser. Af de målte busser bestod 10 (27 %) ikke, hvilket er utilfredsstillende. I oktober blev resultatet af de ekstraordinære miljøsyn rejste overfor operatørdirektørerne.

Movias miljøsynsmanual er nu opdateret, og den nye miljøsynsmanual er lagt til grund for kontrolarbejdet i nye udbud. Implementeringen af den nye miljøsynsmanual betyder, at busserne i nye kontrakter for operatørernes regning skal bestå et årligt miljøsyn.

For at sikre et bredere grundlag for at fastlægge grænseværdierne og for at give både operatørerne og administrationen større erfaring med at bruge miljøsynsmanualen er administrationen i dialog med operatørerne om en frivillig implementering af den nye miljøsynsmanual i ældre kontrakter i stedet for den gamle miljøsynsmanual fra 2008. Frivilligheden forventes bl.a. at medføre, at eventuelle fremadrettede kontraktspørgsmål om bussernes miljøperformance, fortsat skal vurderes på det grundlag, der fremgår af den kontrakt, busserne kører i.

Blæserstøj

Movia har det seneste år haft fokus på støjniveauet fra en bestemt type Scania-busser. I den pågældende bustype er der en blæser i bussens kølesystem, der kører med vekslende styrke alt efter temperatur og motorbelastning. Blæserstøj er konstateret på busser af typen Omnalink, som er længere end 12 meter. Disse køres alene af Arriva.

Arriva har med udgangen af oktober iværksat en central monitorering af blæsernes hastighed på alle busser af den pågældende type i Storkøbenhavn, hvilket gør det muligt at do-

kumentere blæsernes hastighed og skride ind overfor busser, der måtte køre med for høj effekt på blæseren. Arriva har fremsendt de daglige rapporter fra disse målinger. Der er vurderingen, at rapporterne indtil videre viser en tilfredsstillende situation.

Økonomiske konsekvenser:

Ingen.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.

Åbent/lukket punkt:

Åbent.

Kommunikation:

Ingen særskilt kommunikation.

16 Opfølgning på mål i Trafikplan 2016

Indstilling:

Det indstilles, at bestyrelsen tager vedlagte opfølgning til efterretning.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Bestyrelsen vedtog Trafikplan 2016 i februar 2017 efter høring hos kommuner og regioner. Planen er under implementering. Dette er den årlige opfølgning på mål og status for gennemførelse af planen.








I Trafikplan 2016 er der opstillet 21 mål. Målene er inddelt i 6 grupper:

- Det strategiske net
- Effektiv busdrift
- Klima og miljø
- +Way
- Områder med lav befolkningstæthed
- Terminaler og stoppesteder.

Status i overblikform

I tabellen er den aktuelle status for opfyldelsen af hvert mål angivet i forenklet form. "Pil op" angiver at målet er opfyldt eller mere end opfyldt, "vandret pil" at målet er opfyldt i store træk og "pil nedad" angiver at målet endnu ikke er opfyldt. Det er i den forbindelse væsentligt at huske, at planperioden dækker 2016-2019.

Tabel 1. Status for mål i Trafikplan 2016

Mål i Trafikplan 2016	Status	Kommentar
Det strategiske net:		
1	Det strategiske net i Region Sjælland justeres og udvikles efter princippet om busforbindelse til alle tog på de store knudepunkter	 <i>Fastholdt ved trafikbestillingen maj 2017</i>
2	Det strategiske net i Region Hovedstaden fastholdes frem til 2019 med relevante tilpasninger til nye R-linjer og nye stationer	 <i>Fastholdt ved trafikbestillingen maj 2017</i>
3	Efter åbningen af Cityringen i 2019 ændres og tilpasses det strategiske net i hovedstadsområdet	 <i>Ændringer efter høringsfasen er indarbejdet</i>
Effektiv busdrift:		
4	I det strategiske net skal produktiviteten (antal passagerer pr. bustime) fastholdes frem mod 2019	 <i>Opfyldt i Region Sjællands geografi. Knapt opfyldt i Region H's geografi. Se tabel 2</i>
5	Uden for det strategiske net skal tilskuddet pr. påstiger fastholdes frem mod 2019	 <i>Knapt opfyldt i Region Sjællands geografi. Opfyldt i Region H's geografi. Se tabel 2</i>
Klima og miljø:		
6	Der arbejdes mod en fossilfri bustrafik i 2030, idet der fra udbud til udbud gennemføres dialog med de berørte kommuner og regioner om finansiering af den aktuelle nettoudgift	 <i>Udbud af fossilfri drift i A17 pågår. A16 har givet fossilfri drift i Høje Taastrup og Helsingør og el-busser i Roskilde</i>
7	I 2030 skal bustrafikkens udledning af NO _x pr. kørt kilometer være reduceret med 97 pct. i forhold til 2008-niveau. Udledningen af partikler skal være reduceret med 85 pct. i forhold til 2008-niveau	 <i>Udledningen af partikler (PM) og NO_x er faldet med henholdsvis 80 og 75 pct i perioden 2008-17</i>

8	I 2030 skal den indvendige oplevede støj være reduceret med 15 pct. og den udvendige oplevede støj reduceret med 25 pct.	➔	<i>Indvendig støj er reduceret 1 pct og udvendig støj 2 pct i perioden 2008-17</i>
+Way:			
9	I Hovedstaden arbejdes for at etablere et højklaset +Way-net	➔	<i>Analyser pågår i Hvidovre-Brøndby og København</i>
10	Der arbejdes videre med at realisere +Way-visionerne i Køge og Roskilde	⬆	<i>Køge Kommune har søgt tilskud til anlægsinvesteringer. Højklaset busmateriel indføres i Roskilde april 2019</i>
Områder med lav befolkningstæthed:			
11	Kommunerne overvejer, hvordan forskellige behov kan løses med de forskellige produkter i Movias produktkatalog	⬇	<i>Der er projekter i Ringsted, Halsnæs, Hillerød og Frederikssund</i>
12	Bussernes rolle som til- og frabringer til stationer og andre knudepunkter skal styrkes	➔	<i>Analyse pågår i samarbejde med Region Sjælland</i>
13	De linjer, der gør det nemmere for borgerne i de tyndt befolkede områder at pendle til arbejde og skole over lidt længere afstande, skal styrkes	➔	<i>Se ovenfor</i>
Kundetilfredshed:			
14	Andelen af "tilfredse" og "meget tilfredse" kunder skal fastholdes på 95 pct. i 2020. Andelen af "meget tilfredse" kunder skal fastholdes på 25 pct.	➔	<i>Den samlede kundetilfredshed er 94,3 % i 2017 (og 2016)</i>
15	Der fastsættes følgende undermål for kundetilfredsheden i 2020:	➔	<i>Den samlede kundetilfredshed er delvist opfyldt</i>
	1. Overholdelse af køreplanen (fastholdelse af 2015-niveau)		<i>1 Lidt under målsætning</i>
	2. Kortere rejsetid (fastholdelse af 2015-niveau)		<i>2 Målsætning opfyldt</i>
	3. Forhold ved stoppestederne (2 procentpoint over 2015-niveau)		<i>3 Noget under målsætning</i>

Terminaler og stoppesteder:

16	De ikke-reklamefinansierede stoppesteder i det strategiske net opgraderes med udgangspunkt i fire stoppestedstyper	↓	Arbejde med systematisk prioritering af stoppesteder påbegyndes i 2019
17	Der udvikles en fælles standard for tilgængelighed frem mod næste trafikplan i 2018	→	Arbejdet er i gang
18	Vejmyndighederne prioriterer deres investeringer ud fra stoppestedernes størrelse og antallet af daglige passagerer	↓	Movia følger op når strategi for tilgængelighed til stoppesteder er fastlagt
19	Movia udbyder og indgår en fælles rammeaftale for indkøb af stoppestedsudstyr	↑	Rammeaftale er indgået
20	Samarbejdet med de kommuner, der er berørt af den kommende letbane, intensiveres for at sikre letbanen de bedst mulige rammer	↑	Arbejdet pågår i regi af Loop City og tæt samarbejde med Letbaneselskabet

Flextrafik:

21	Flextrafik skal i 2020 være et attraktivt valg for den behovsstyrede, individuelle kørsel i kommuner og regioner	→	Flextur tilbydes i 32 ud af 45 kommuner
----	--	---	---

Samlet set er der god fremdrift i at opfylde trafikplanens mål.

Det strategiske net er et af de vigtigste mål i trafikplanen og nettet er fastholdt af alle parter i den seneste trafikbestilling. Implementeringen af miljømålet for fossilfrihed viser positiv fremdrift fordi de seneste udbud medfører kørsel med emissionsfrie el-busser og brug af fossilfrit brændstof.

Stoppestedsområdet er det område, der er længst fra målopfildelse. Realisering af mål kræver indsats både af Movia og samtlige vejmyndigheder. Rammeaftalen om indkøb af stoppesteder er netop indgået og kan nu anvendes af kommunerne. En opdateret registrering af stoppesteder og efterfølgende prioritering gennemføres i 2019.

Mål: Kollektiv transport i områder med lav befolkningstæthed

Der er ikke noteret nogle væsentlige forandringer i kommunernes valg fra Movias produktkatalog i forbindelse med den seneste trafikbestilling til 2018. I fire kommuner gennemføres i øjeblikket transportplansprojekter, hvor der gennemføres en analyse af kommunal finansieret kørsel, herunder betjening af områder med lav befolkningstæthed i de berørte kommuner (Ringsted, Halsnæs, Hillerød og Frederikssund).

I regi af Region Sjællands projekt om Fremtidens kollektive transport og arbejdet med målet om at styrke bussernes rolle som til- og frabringer til stationer og andre knudepunkter ("bus til alle tog") forventes det, at der vil komme forslag til betjening af områder med lav befolkningstæthed.

Det er desuden planen at arbejde med en ny model for Flextur, hvor der planlægges en temadrøftelse i bestyrelsen i juni 2018.

Mål for stoppesteder og terminaler

Movia har indgået en rammeaftale for indkøb af stoppestedsudstyr. Kommunerne beslutter selv om, de vil benytte rammeaftalen.

Målet om at opgradere ikke-reklamefinansierede stoppesteder i det strategiske net er betinget af en løbende prioritering hos de 45 kommunale vejmyndigheder og Vejdirektoratet, der er myndigheder på henholdsvis det kommunale og det statslige vejnet. Movias rolle er løbende at yde rådgivning til vejmyndighederne om stoppestedernes venteforhold, trafikinformation, cykelparkering mv. samt at deltage i det danske vejregelarbejde.

Movia vedligeholder ligeledes en oversigt over stoppestederne i det strategiske net som bl.a. kan bruges til prioritering af stoppestedsinvesteringer sammen med data om passagertal og skiftemuligheder. Der blev gennemført en registrering i 2015, der imidlertid ikke omfattede tilgængelighed til stoppesteder. En fælles standard for tilgængelighed er under udvikling. Movia planlægger derfor at gennemføre en opdateret registrering af stoppesteder i det strategiske net i 2019. Dermed skabes et grundlag for at kunne gennemføre en opdateret oversigt og mulig prioritering af investeringer hos de enkelte vejmyndigheder.

Økonomiske konsekvenser:

Ingen.

Kundemæssige konsekvenser:

Ingen.

Miljømæssige konsekvenser:

Ingen.